

---

**Notice of Intent**

Appendix B



U.S. Department  
of Transportation  
**Federal Railroad  
Administration**

State Rail Plan also identified several potential investments to expand, enhance and grow intercity passenger rail services in the Empire HSR corridor. The FRA and NYSDOT will establish specific goals for train frequency, trip time, and on-time performance on a corridor-wide basis and identify the operational changes and investments in infrastructure and equipment necessary to achieve those goals.

**Environmental Review Process:** The EIS will be developed in accordance with the National Environmental Policy Act of 1969 (NEPA), 42 U.S.C. 4321, and the New York State Environmental Quality Review Act (SEQR), 17 NYCRR Part 15. The FRA and the NYSDOT will use a tiered process, as provided for in 40 CFR 1508.28 and in accordance with FRA regulations, in the completion of the environmental review of the Project. "Tiering" is a staged environmental review process applied to environmental reviews for complex projects. The initial phase ("Tier 1 EIS") of this process will address broad corridor-level issues and proposals. Subsequent phases or tiers will analyze, at a greater level of detail, narrower site-specific proposals based on the decisions made in Tier 1.

**Tier 1:** Although open to refinement based on public and agency review and comment, the Tier 1 assessment will result in a NEPA and SEQR document with the appropriate level of detail for corridor-level decisions and will address broad overall issues of concern, including but not limited to:

- Confirm the purpose and need for the proposed action.
- Define the study area appropriate to assess reasonable alternatives.
- Identify a comprehensive set of goals and objectives for the corridor in conjunction with Stakeholders and Steering Committee members. These goals and objectives will be crafted to allow comprehensive evaluation of all aspects of the project necessary to achieve the goals, including train operations, vehicles and infrastructure.
- Identify the range of reasonable alternatives to be considered, consistent with the current and planned use of the corridor and the existing services within and adjacent to the study area.
- Develop criteria and screen alternatives to eliminate those that do not meet the purpose and need of the proposed action.
- Identify the general alignment(s) of the reasonable alternatives.
- Identify right-of-way requirements for the reasonable alternatives.
- Identify the infrastructure and equipment investment requirements for the reasonable alternatives.

- Identify the operational changes required for the reasonable alternatives.
- Describe the environmental impacts associated with proposed changes in passenger rail train frequency, speed, and on-time performance.
- Characterize the environmental consequences of the reasonable alternatives.
- Establish the timing and sequencing of independent actions to maintain a state of good repair and to implement the proposed action.

**Tier 2:** The second tier assessment will address component projects to be implemented within the general corridor identified in the Tier 1 EIS, and incorporate by reference the data and evaluations included in the Tier 1 EIS. Subsequent evaluations will concentrate on the issues specific to the component of the selected alternative identified in the Tier 1 EIS; determine the project alternative that best meets the purpose and need for each proposed action; and identify the environmental consequences and measures necessary to mitigate environmental impacts at a site-specific level of detail.

**Scoping and Comments:** FRA encourages broad participation in the EIS process during scoping and review of the resulting environmental documents. Comments and suggestions are invited from all interested agencies and the public at large to insure the full range of issues related to the proposed action and all reasonable alternatives are addressed and all significant issues are identified. In particular, FRA is interested in determining whether there are areas of environmental concern where there might be the potential for significant impacts identifiable at a corridor level. Letters describing the proposed project and soliciting comments were sent to appropriate Federal, State, and local agencies, and appropriate railroads. Public agencies with jurisdiction are requested to advise the FRA and NYSDOT of the applicable environmental review requirements of each agency, and the scope and content of the environmental information that is germane to the agency's statutory responsibilities in connection with the proposed project.

A public scoping meeting is scheduled for September 24, 2009, from 1:30 to 2:30 p.m., at 50 Wolf Road, Conference Rooms A, B and C on the first floor, Albany, NY 12232 for the purpose of introducing the proposed project to regulatory agencies and other interested parties. No formal NEPA scoping meeting is planned. A series of public information meetings will be held in Eastern and Western New York in November and December 2009.

Public notices will be given of the time and place of the meetings.

Persons interested in providing comments on the scope of the Tier 1 EIS should do so by October 30, 2009. Comments can be sent in writing to Ms. Melissa Elefante DuMond at the FRA address identified above. Comments may also be addressed to Ms. Ann R. Purdue, of NYSDOT, at the address identified above.

Issued in Washington, DC, on September 18, 2009.

**Mark E. Yachmetz,**

*Associate Administrator for Railroad Development, Federal Railroad Administration.*

[FR Doc. E9-23002 Filed 9-23-09; 8:45 am]

**BILLING CODE 4910-06-P**

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

### Federal Railroad Administration

#### Environmental Impact Statement for the California High-Speed Train Project From Los Angeles to San Diego via the Inland Empire, CA

**AGENCY:** Federal Railroad Administration (FRA), Department of Transportation (DOT).

**ACTION:** Notice of intent to prepare an Environmental Impact Statement.

**SUMMARY:** This notice is to advise the public that FRA and the California High-Speed Rail Authority (Authority) will jointly prepare a project Environmental Impact Statement (EIS) and project Environmental Impact Report (EIR) for the Los Angeles to San Diego (LA-SD) Section of the Authority's proposed California High-Speed Train (HST) System in compliance with relevant State and Federal laws, in particular the National Environmental Policy Act (NEPA) and the California Environmental Quality Act (CEQA).

In 2001, the Authority and FRA started a tiered environmental review process for the HST system and in 2005, completed the first tier California High-Speed Train Program EIR/EIS (Statewide Program EIR/EIS) and approved the statewide HST System for intercity travel in California between the major metropolitan centers of Sacramento and the San Francisco Bay Area in the north, through the Central Valley, to Los Angeles and San Diego in the south. The approved HST System would be about 800 miles long, with electric propulsion and steel-wheel-on-steel-rail trains capable of maximum operating speeds of 220 miles per hour (mph) on a mostly dedicated steel-

wheel-on-steel rail system of fully grade-separated, access controlled track with state-of-the-art safety, signaling, communication, and automated train control systems. In approving the HST System, the Authority and FRA also selected corridors/general alignments and station location options throughout most of the system. In 2008, the Authority and FRA completed a second program EIR/EIS to evaluate and select general alignments and station locations within the broad corridor between and including the Altamont Pass and the Pacheco Pass to connect the Bay Area and Central Valley portions of the HST System. The preparation of the LA-SD HST Project EIR/EIS will involve the development of preliminary engineering designs and the assessment of potential environmental effects associated with the construction, operation, and maintenance of the HST system, including track and ancillary facilities along the Union Pacific Railroad Company (UPRR)/Interstate 215/ Interstate 15 corridor from Los Angeles to San Diego.

**DATES:** Written comments on the scope of the LA-SD HST Project EIR/EIS should be provided to the Authority by 5 p.m., Friday, November 20, 2009. Public scoping meetings are scheduled from October 13, 2009, to November 3, 2009, as noted below in the cities of San Diego, Escondido, Murrieta, Corona, Monterey Park, Riverside, West Covina, El Monte, Pomona, Ontario, and San Bernardino, California.

**ADDRESSES:** Written comments on the scope of this EIR/EIS should be sent to Mr. Dan Leavitt, Deputy Director, ATTN: LA-SD HST Project EIR/EIS, California High-Speed Rail Authority, 925 L Street, Suite 1425, Sacramento, CA 95814, or via e-mail with subject line "LA-SD HST Section via the Inland Empire" to: [comments@hsr.ca.gov](mailto:comments@hsr.ca.gov). Comments may also be provided orally or in writing at the scoping meetings scheduled from 3 p.m. to 7 p.m. at the following locations:

#### San Diego County

- October 13, 2009—Lawrence Family Jewish Community Center, 4126 Executive Drive, La Jolla, CA 92037.
- October 14, 2009—Ramada Limited San Diego Airport, 1403 Rosecrans Street, San Diego, CA 92106.
- October 15, 2009—Escondido Center for the Arts, 340 N. Escondido Blvd., Escondido, CA 92025.

#### Riverside County

- October 19, 2009—Murrieta Public Library, Eight Town Square, 24700 Adams Avenue, Murrieta, CA 92562.

- October 20, 2009—Corona Public Library, West Room, 650 S. Main Street, Corona, CA 92882.

- October 22, 2009—Cesar Chavez Community Center, Bobby Bonds Park, 2060 University Avenue, Riverside, CA 92507.

#### Los Angeles County

- October 21, 2009—Shepherd of the Hills United Methodist Church, Wesley Fellowship Hall, 333 South Garfield Avenue, Monterey Park, CA 91754.
- October 26, 2009—City of West Covina City Hall, Community Room, First Floor, 1444 West Garvey Avenue, West Covina, CA 91790.
- October 28, 2009—El Monte Community Center Grace T. Black Auditorium, 3130 Tyler Avenue, El Monte, California 91731.
- October 29, 2009—Pomona First Baptist Church, Room E-202, 586 N. Main Street, Pomona, California 91768.

#### San Bernardino County

- November 2, 2009—Ontario Airport Administrative Conference Rooms, 1923 E. Avion Street, Ontario, CA 91764.
- November 3, 2009—Norman Feldheim Central Library, Kellogg Room, 555 West 6th Street, San Bernardino, CA 92410.

Two regulatory agency scoping meetings have been scheduled on the following dates and times:

- U.S. Fish and Wildlife Service, 6010 Hidden Valley Road, Room 1, Carlsbad, CA 92011. October 15, 2009 from 9 a.m. to 12 noon.
- California Regional Water Quality Control Board, Santa Ana Region 8, Highgrove Room, 3737 Main Street, Suite 500, Riverside, CA 92501-3348. October 22, 2009 from 9 a.m. to 12 noon.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:** Mr. David Valenstein, Environmental Program Manager, Office of Railroad Development, Federal Railroad Administration, 1200 New Jersey Avenue, SE. (Mail Stop 20), Washington, DC 20590; (telephone: (202) 493-6368); or Mr. Dan Leavitt, Deputy Director, ATTN: LA-SD HST Project EIR/EIS, California High-Speed Rail Authority, 925 L Street, Suite 1425, Sacramento, CA 95814 (telephone: (916) 324-1541)).

**SUPPLEMENTARY INFORMATION:** The Authority was established in 1996 and is authorized and directed by statute to undertake the planning and development of a proposed statewide HST network that is fully coordinated with other public transportation services. The Authority adopted a Final

Business Plan in June 2000, which reviewed the economic feasibility of an 800-mile-long HST capable of speeds in excess of 200 miles per hour on a mostly dedicated, fully grade-separated state-of-the-art track. The Authority released an updated Business Plan in November 2008.

The FRA has responsibility for overseeing the safety of railroad operations, including the safety of any proposed high-speed ground transportation system. FRA is also authorized to provide Federal funding for intercity passenger rail capital investments, including high-speed rail. For the proposed HST, it is anticipated that FRA would need to take certain regulatory actions prior to operation and may provide financial assistance for the project including grant funding.

In 2005, the Authority and FRA completed the Statewide Program EIR/EIS for the Proposed California High Speed Train System, as the first phase of a tiered environmental review process. The Authority certified the Statewide Program EIR under CEQA and approved the proposed HST System. FRA issued a Record of Decision on the Statewide Program EIR/EIS as required under NEPA. The Statewide Program EIR/EIS established the purpose and need for the HST system, and compared the proposed HST System with a No Project/No Action Alternative and a Modal Alternative. In approving the Statewide Program EIR/EIS, the Authority and FRA selected the HST Alternative, selected certain corridors/general alignments and general station locations for further study, incorporated mitigation strategies and design practices, and specified further measures to guide the development of the HST System during the site-specific project-level environmental review to avoid and minimize potential adverse environmental impacts. In the Statewide Program EIR/EIS, the Authority and FRA selected the UPRR/I-215/I-15 corridor for the LA-SD via the Inland Empire section of the HST.

The LA-SD HST Project EIR/EIS will tier from the Statewide Program EIR/EIS in accordance with Council on Environmental Quality (CEQ) regulations, (40 CFR 1508.28) and State CEQA Guidelines (14 California Code of Regulations 15168(b)). Tiering ensures that the LA-SD HST Project EIR/EIS builds upon program analysis and decisions made with the Statewide Program EIR/EIS.

The Project EIR/EIS will describe site-specific environmental impacts, identify specific mitigation measures to address those impacts, and incorporate design features to avoid and minimize potential

adverse environmental impacts. The FRA and the Authority will assess the site characteristics, size, nature, and timing of the proposed project to determine whether the impacts are potentially significant and whether impacts can be avoided or mitigated. This project EIR/EIS will identify and evaluate reasonable and feasible site-specific alignment alternatives, and evaluate the impacts of construction, operation, and maintenance of the HST System. Information and documents regarding this HST environmental review process will be made available through the Authority's Internet site: <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/>.

**Purpose and Need:** The purpose of the proposed HST System is to provide a new mode of high-speed intercity travel that would link major metropolitan areas of the State; interface with airports, mass transit, and highways; and provide added capacity to meet increased intercity travel demand in California in a manner sensitive to and protective of California's unique natural resources. The need for a HST System is directly related to the expected growth in population, and increases in intercity travel demand in California over the next twenty years and beyond. With the growth in travel demand, there will be an increase in travel delays arising from the growing congestion on California's highways and at its airports. In addition, there will be negative effects on the economy, quality of life, and air quality in and around California's metropolitan areas from an increasingly congested transportation system that will become less reliable as travel demand increases. The intercity highway system, commercial airports, and conventional passenger rail serving the intercity travel market are currently operating at or near capacity, and will require large public investments for maintenance and expansion to meet existing demand and future growth. The proposed HST System is designed to address some social, economic and environmental problems associated with transportation congestion in California.

**Alternatives:** The LA-SD HST Project EIR/EIS will consider a No Action or No Project Alternative and an HST Alternative for the LA-SD via the Inland Empire section.

**No Action Alternative:** The No Action Alternative (No Project or No Build) represents the conditions in the corridor as it existed in 2009, and as it would exist based on programmed and funded improvements to the intercity transportation system and other reasonably foreseeable projects through 2035, taking into account the following sources of information: the State

Transportation Improvement Program (STIP) and Regional Transportation Plans (RTPs) for all modes of travel, airport plans, intercity passenger rail plans, city and county plans.

**HST Alternative:** The Authority proposes to construct, operate and maintain an electric-powered steel-wheel-on-steel-rail HST System, about 800 miles long, capable of operating speeds of 220 mph on mostly dedicated, fully grade-separated, access controlled tracks, with state-of-the-art safety, signaling, communication and automated train control systems. In the Statewide Program EIR/EIS, the Authority and FRA selected the Inland Empire alignment, which was divided into three segments: (1) Los Angeles to March Air Reserve Base (ARB); (2) March ARB to Mira Mesa; and (3) Mira Mesa to San Diego. Between LA Union Station and March ARB, the selected alignment generally follows the UPRR Riverside/Colton corridor. From March ARB to Mira Mesa the selected I-215/I-15 alignment generally follows the I-215 and then the I-15 corridor to Mira Mesa. There are two alignment options along Carroll Canyon and Miramar Road that would directly serve downtown San Diego. Both the Carroll Canyon and Miramar Road alignment options between Mira Mesa and San Diego are preferred for further investigation.

Since 2008, the Authority has collaborated with the Southern California High-Speed Rail Inland Corridor Group (SoCal ICG), which was formed by a Memorandum of Understanding (MOU) signed by the Authority and Southern California Association of Governments, San Diego Association of Governments, San Bernardino Associated Governments, the Riverside County Transportation Commission and the San Diego County Regional Airport Authority. One of the purposes of the SoCal ICG is to demonstrate partnership with regional entities and to assist the Authority with the review of the Program EIR/EIS alternative alignments and station locations and in identifying additional alternative project alignments and optional station locations to be studied in the LA-SD Project EIR/EIS. The Authority has consulted with the SoCal ICG on a monthly basis since the summer of 2008.

To support the Project EIR/EIS process, the SoCal ICG partner agencies formed four Technical Working Groups (TWGs) in Los Angeles, Riverside, San Bernardino, and San Diego Counties to assist the Authority in refining the programmatic LA-SD alignment adopted in 2005. The TWGs met with the Authority in November 2008,

February 2009 and July/August 2009 to discuss additional alternative alignments and optional station locations to be further considered in the Project EIR/EIS along with the alignment alternatives and station locations selected with the Program EIR/EIS.

These alternative project alignments include: alternatives to the UPRR Riverside/Colton alignment in Los Angeles County and San Bernardino County along the Metrolink, I-10, I-605, Holt Avenue and State Route 60 (SR-60) corridors, an alternative alignment along the I-15 corridor through San Bernardino County and Riverside County, and an alternative alignment west of the University City corridor in San Diego County. Engineering studies will be undertaken as part of this Project EIR/EIS that will examine and refine alignments in the UPRR/I-215/I-15 corridor. The entire alignment would be grade-separated from existing roadways. The options to be considered for the design of grade-separated roadway crossings would include (1) depressing the street to pass under the rail line; (2) elevating the street to pass over the rail line; and (3) leaving the street as-is and constructing rail line improvements to pass over or under the local street. In addition, alternative sites for right-of-way maintenance, train storage facilities and a train service and inspection facility will be evaluated in the LA-SD Section project area.

Preferred station locations selected by the Authority and FRA through the Statewide Program EIR/EIS will be evaluated in the LA-SD HST Project EIR/EIS. These stations are East San Gabriel Valley Station in City of Industry, Ontario Airport Connector Station, and Riverside County/East San Bernardino County near the University of California Riverside. Station locations from Murrieta to San Diego include the Temecula Valley Station in Murrieta at the I-15/I-215 interchange, Escondido Station Area along the I-15, Mid-San Diego County Station at University City, and San Diego Station-Downtown at the Santa Fe Depot. As part of the early agency outreach and input from the TWGs, the following alternative station locations were identified for further evaluation: El Monte, West Covina, and Pomona via the I-605, Holt Avenue, and I-10 corridors; San Bernardino via the SANBAG/Metrolink corridor; Riverside-UCR, Riverside-March ARB, and Murrieta via the I-215 corridor; Corona and Escondido Transit Center via the I-15 corridor, University Towne Center via the University City corridor; and San Diego International Airport at Lindbergh Field.

**Probable Effects:** The purpose of the EIR/EIS process is to evaluate, in a public setting, the potential effects of the proposed project on the physical, human, and natural environment. The FRA and Authority will continue the tiered evaluation of significant environmental, social, and economic impacts of the construction and operation of the LA–SD Section of the HST System. Impact areas to be addressed include transportation impacts; safety and security; land use and zoning; land acquisition, displacements, and relocations; cumulative and secondary impacts; agricultural land impacts; cultural resources impacts, including impacts on historical and archaeological resources and parklands/recreation areas; neighborhood compatibility and environmental justice; natural resource impacts including air quality, wetlands, water resources, noise, vibration, energy, wildlife and ecosystems, including endangered species. Measures to avoid, minimize, and mitigate adverse impacts will be identified and evaluated.

The LA–SD HST Project EIR/EIS will be prepared in accordance with FRA's Procedures for Considering Environmental Impacts (64 FR 28545 (May 26, 1999)) and will address, as necessary, other applicable statutes, regulations, and executive orders, including the Clean Air Act, Section 404 of the Clean Water Act, Section 106 of the National Historic Preservation Act of 1966, Section 4(f) of the Department of Transportation Act, the Endangered Species Act, and Executive Order 12898 on Environmental Justice.

This EIR/EIS process will also continue the NEPA/Clean Water Act Section 404 integration process established through the Statewide Program EIR/EIS process. The EIR/EIS will evaluate project alignment alternatives, and station and maintenance facility locations to support a determination of the Least Environmentally Damaging Practicable Alternative (LEDPA) by the U.S. Army Corps of Engineers.

**Scoping and Comments:** FRA encourages broad participation in the EIS process during scoping and review of the resulting environmental documents. Comments are invited from all interested agencies and the public to ensure the full range of issues related to the proposed action and reasonable alternatives are addressed and all significant issues are identified. In particular, FRA is interested in learning whether there are areas of environmental concern where there might be a potential for significant site-

specific impacts from the LA–SD Section of the HST System. Public agencies with jurisdiction are requested to advise FRA and the Authority of the applicable permit and environmental review requirements of each agency, and the scope and content of the environmental information germane to the agency's statutory responsibilities relevant to the proposed project. Public agencies are requested to advise FRA if they anticipate taking a major action in connection with the proposed project and if they wish to cooperate in the preparation of the Project EIR/EIS. Public scoping meetings have been scheduled as an important component of the scoping process for both the State and Federal environmental review. The scoping meetings described in this Notice will also be the subject of additional public notification.

FRA is seeking participation and input of all interested Federal, State, and local agencies, Native American groups, and other concerned private organizations or individuals on the scope of the EIR/EIS. Implementation of the LA–SD Section of the HST System is a Federal undertaking with the potential to affect historic properties. As such, it is subject to the requirements of Section 106 of the National Historic Preservation Act of 1966 (16 U.S.C. 470f). In accordance with regulations issued by the Advisory Council on Historic Preservation, 36 CFR part 800, FRA intends to coordinate compliance with Section 106 of this Act with the preparation of the EIR/EIS, beginning with the identification of consulting parties through the scoping process, in a manner consistent with the standards set out in 36 CFR 800.8.

Issued in Washington, DC on September 18, 2009.

**Mark E. Yachmetz,**

*Associate Administrator for Railroad Development, Federal Railroad Administration.*

[FR Doc. E9–23003 Filed 9–23–09; 8:45 am]

**BILLING CODE 4910–06–P**

## DEPARTMENT OF TRANSPORTATION

### Federal Aviation Administration

#### Approval of the Noise Compatibility Program for the Kansas City International Airport, Kansas City, MO

**AGENCY:** Federal Aviation Administration, DOT.

**ACTION:** Notice.

**SUMMARY:** The Federal Aviation Administration (FAA) announces its findings on the Noise Compatibility

Program (NCP) submitted by the Kansas City Aviation Department for the Kansas City International Airport under the provisions of 49 U.S.C. 47501 *et seq.* (formerly the Aviation Safety and Noise Abatement Act, hereinafter referred to as “the Act”) and 14 Code of Federal Regulations (CFR) Part 150 (hereinafter referred to as “Part 150”). On March 20, 2009, the FAA determined that the Noise Exposure Maps (NEM) submitted by the Kansas City Aviation Department under Part 150 were in compliance with applicable requirements. On September 14, 2009, the FAA approved the Kansas City International Airport noise compatibility program. All but two of the recommendations of the program were approved. No program elements relating to new or revised flight procedures for noise abatement were proposed by the airport operator.

**DATES:** The effective date of the FAA's approval of the Noise Compatibility Program for Kansas City International Airport is September 14, 2009.

**FOR FURTHER INFORMATION CONTACT:**

Todd Madison, 901 Locust, Kansas City, Missouri, 64106–2325, [todd.madison@faa.gov](mailto:todd.madison@faa.gov), (816) 329–2640. Documents reflecting this FAA action may be reviewed at this same location.

**SUPPLEMENTARY INFORMATION:** This notice announces that the FAA has given its overall approval to the Noise Compatibility Program for Kansas City International Airport, effective September 14, 2009.

Under section 47504 of the Act, an airport operator who has previously submitted a Noise Exposure Map may submit to the FAA a Noise Compatibility Program which sets forth the measures taken or proposed by the airport operator for the reduction of existing non-compatible land uses and prevention of additional non-compatible land uses within the area covered by the Noise Exposure Maps. The Act requires such programs to be developed in consultation with interested and affected parties including local communities, government agencies, airport users, and FAA personnel.

Each airport noise compatibility program developed in accordance with Part 150 is a local program, not a Federal program. The FAA does not substitute its judgment for that of the airport proprietor with respect to which measures should be recommended for action. The FAA's approval or disapproval of Part 150 program recommendations is measured according to the standards expressed in Part 150 and the Act and is limited to the following determinations:

## **DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN**

### **Administración Federal de Ferrocarriles**

#### **Declaración de Impacto Ambiental para el Proyecto de Tren Rápido desde California de Los Angeles a San Diego vía Inland Empire, CA**

**AGENCY:** La Administración Federal de Ferrocarriles (FRA, por sus siglas en inglés), Departamento de Transportación (DOT, por sus siglas en inglés).

**ACCIÓN:** Notificación de Intención (NOI, por sus siglas en inglés) de elaborar una Declaración de Impacto Ambiental.

**SUMARIO:** Se hace esta notificación para informar al público que la FRA y la Autoridad del Tren Rápido de California (*California High-Speed Rail Authority*, o Autoridad) elaborarán conjuntamente una Declaración de Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) del proyecto y un Reporte de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés) del proyecto para la Sección desde Los Angeles hasta San Diego (LA-SD) del Sistema de Tren de Alta Velocidad (HST, por sus siglas en inglés) propuesto por la Autoridad conforma a las leyes Estatales y Federales relevantes, particularmente al Acta Nacional Ambiental (*National Environmental Policy Act, NEPA*) y al Acta de Calidad Ambiental de California (*California Environmental Quality Act, CEQA*).

En 2001, la Autoridad y la FRA iniciaron un proceso de estudio ambiental por etapas para el Sistema del HST, y en 2005 terminó la primera etapa del EIR/EIS (Programa Estatal EIR/EIS) para el Programa de Tren Rápido de California, y aprobó el Sistema del HST estatal para viajes entre ciudades en California, conectando los más importantes centros metropolitanos en el norte como son Sacramento y el Área de la Bahía de San Francisco, y a través del Central Valley, a Los Angeles y San Diego en el sur. El Sistema del HST aprobado sería de alrededor de 800 millas de largo, con propulsión eléctrica y trenes de ruedas de acero sobre vías de acero, con capacidad de alcanzar velocidades de 220 millas por hora (mph) a través de un sistema de rieles en su mayoría dedicado de ruedas de acero sobre vías de acero, por una vía totalmente a desnivel, acceso a la vía férrea controlado con seguridad, señalización, comunicación y sistemas de automatizados de control de trenes de última generación. En la aprobación del sistema del HST, la Autoridad y la FRA también seleccionaron opciones de corredores/alineaciones generales y ubicación de las estaciones a lo largo de la mayoría del sistema. En 2008, la Autoridad y la FRA terminaron un segundo programa EIR/EIS para evaluar y seleccionar las alineaciones generales y la ubicación de las estaciones en el amplio corredor e incluyendo los pasos Altamont Pass y Pacheco Pass para conectar los tramos del Sistema del HST del Bay Area y del Central Valley. La preparación del Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST involucrará el desarrollo diseños de ingeniería preliminares y la evaluación de los efectos ambientales potenciales asociados con la construcción, operación y mantenimiento del Sistema del HST, incluyendo las vías e instalaciones complementarias a lo largo del corredor Union Pacific Railroad Company (UPRR)/Interestatal 215/ Interestatal 15 desde Los Angeles hasta San Diego.

**FECHAS:** Los comentarios por escrito acerca del alcance del Proyecto EIR/EIS para el LA-SD HST deben ser suministrados a la Autoridad antes de las 5 p.m. del viernes 20 de noviembre de 2009. Han sido planeadas reuniones de exploración públicas desde el 13 de octubre de 2009 hasta el 3 de noviembre de 2009 como se describe abajo, en las

ciudades de San Diego, Escondido, Murrieta, Corona, Monterey Park, Riverside, West Covina, El Monte, Pomona, Ontario, y San Bernardino, California.

**DIRECCIONES:** Los comentarios por escrito acerca de este EIR/EIS deben ser enviados a Mr. Dan Leavitt, Deputy Director, ATTN: LA-SD HST Project EIR/EIS, California High-Speed Rail Authority, 925 L Street, Suite 1425, Sacramento, CA 95814, o enviando un correo electrónico a: *comments@hsr.ca.gov*, escribiendo en la casilla de Asunto (Subject) "LA-SD HST Section via the Inland Empire". Los comentarios también pueden hacerse verbalmente o por escrito en las reuniones de exploración programadas para llevarse a cabo de 3 p.m. a 7 p.m., en los siguientes lugares:

### **Condado de San Diego**

- Octubre 13 de 2009 – Lawrence Family Jewish Community Center, 4126 Executive Drive, La Jolla, CA 92037
- Octubre 14 de 2009 – Ramada Limited San Diego Airport, 1403 Rosecrans Street, San Diego, CA 92106
- Octubre 15 de 2009 – Escondido Center for the Arts, 340 N. Escondido Blvd., Escondido, CA 92025

### **Condado de Riverside**

- Octubre 19 de 2009 – Murrieta Public Library, Eight Town Square, 24700 Adams Avenue, Murrieta, CA 92562
- Octubre 20 de 2009 – Corona Public Library, West Room, 650 S. Main Street, Corona, CA 92882
- Octubre 22 de 2009 – Cesar Chavez Community Center, Bobby Bonds Park, 2060 University Avenue, Riverside, CA 92507

### **Condado de Los Angeles**

- Octubre 21 de 2009 – Iglesia Shepherd of the Hills United Methodist Church, Wesley Fellowship Hall, 333 South Garfield Avenue, Monterey Park, CA 91754
- Octubre 26 de 2009 – City of West Covina City Hall, Salón Comunitario, Primer Piso, 1444 West Garvey Avenue, West Covina, CA 91790
- Octubre 28 de 2009 – El Monte Community Center Grace T. Black Auditorium, 3130 Tyler Avenue, El Monte, CA 91731
- Octubre 29 de 2009 – Iglesia Pomona First Baptist Church, Salón E-202, 586 N. Main Street, Pomona, CA 91768

### **Condado de San Bernardino**

- Noviembre 2 de 2009 – Ontario Airport Administrative Conference Rooms, 1923 E. Avion Street, Ontario, CA 91764
- Noviembre 3 de 2009 – Norman Feldheim Central Library, Kellogg Room, 555 West 6<sup>th</sup> Street, San Bernardino, CA 92410

Se han programado dos reuniones reguladoras de la agencia para detectar necesidades en las siguientes fechas y horarios:

- Servicio de Pesca y Vida Salvaje de los Estados Unidos (U.S. Fish and Wildlife Service), 6010 Hidden Valley Road (Salón 1), Carlsbad, CA 92011. Octubre 15 de 2009, de 9:00 a.m. a 12:00 m.

- Junta Regional de Control de Calidad del Agua de California (California Regional Water Quality Control Board). Santa Ana Región 8, Salón Highgrove, 3737 Main Street, Suite 500, Riverside, CA 92501-3348. Octubre 22 de 2009, de 9:00 a.m. a 12:00 m.

**PARA MÁS INFORMACIÓN CONTACTE A:** Mr. David Valenstein, Environmental Program Manager (Gerente del Programa Ambiental), Office of Railroad Development, Federal Railroad Administration, 1200 New Jersey Avenue, SE. (Mail Stop 20), Washington, DC 20590; (teléfono: (202) 493-6368); o a Mr. Dan Leavitt, Deputy Director (Subdirector), ATTN: LA-SD HST Project EIR/EIS, California High-Speed Rail Authority, 925 L Street, Suite 1425, Sacramento, CA 95814 (teléfono: (916) 324-1541)).

**INFORMACIÓN SUPLEMENTARIA:** La Autoridad fue establecida en 1996 y está autorizada y destinada por ley para emprender la planeación y desarrollo de una red del HST propuesta, la cual está totalmente coordinada con otros servicios de transporte público. La Autoridad adoptó un Plan de Negocios Final en junio de 2000, el cual analizó la viabilidad económica de un HST de 800 millas de largo, capacitado para desarrollar velocidades de más de 200 millas por hora sobre rieles de última generación, en su mayoría por una vía a desnivel, a su propio nivel. La Autoridad hizo público un Plan de Negocios actualizado en noviembre de 2008.

La FRA tiene la responsabilidad de supervisar la seguridad de las operaciones de los ferrocarriles, incluyendo la seguridad de cualquier sistema de transporte de alta velocidad por vía terrestre propuesto. LA FRA también está autorizada para proporcionar fondos Federales para inversión de capital en trenes de pasajeros entre ciudades, incluyendo tren de alta velocidad. Para el HST propuesto, se prevé que la FRA necesitaría tomar ciertas acciones regulatorias antes de iniciar operaciones y podría proporcionar asistencia para el proyecto, incluyendo financiación.

En 2005, la Autoridad y la FRA completaron un Programa Estatal EIR/EIS para el Sistema de Tren de Alta Velocidad de California Propuesto, como la primera fase de un proceso por etapas de estudio ambiental. La Autoridad certificó el Programa Estatal EIR bajo el acta CEQA y aprobó el Sistema del HST propuesto. La FRA publicó un Documento de Decisión con respecto al Programa Estatal EIR/EIS, tal como lo exige el acta NEPA. El Programa Estatal EIR/EIS estableció el propósito y necesidad del Sistema del HST, y comparó el Sistema del HST propuesto con una Alternativa de No Proyecto/No Acción y una Alternativa Modal. Como parte de la aprobación del Programa Estatal EIR/EIS, la Autoridad y la FRA seleccionaron la Alternativa del HST, seleccionaron ciertos corredores/alineaciones generales y la ubicación general de las estaciones para estudiarlos en el futuro, incorporó estrategias de mitigación y prácticas de diseño, y especificó futuras medidas para guiar el desarrollo del Sistema del HST durante el estudio ambiental de campo a nivel del proyecto para evitar y minimizar los impactos ambientales adversos potenciales. En el Programa Estatal EIR/EIS, la Autoridad y la FRA seleccionaron el corredor UPRR/I-215/I-15 para la sección LA-SD del HST.

El Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST será un primer nivel del Programa Estatal EIR/EIS de acuerdo con las regulaciones del Consejo para la Calidad ambiental (*Council on Environmental Quality, CEQ*), (40 CFR 1508.28) y Directrices Estatales CEQA (Código 14 de Regulaciones de California 15168 (b)). La creación de niveles asegura que el Proyecto EIR/EIS del La-SD HST edifique sobre un programa de análisis y decisiones tomadas con el Programa Estatal EIR/EIS.

El Proyecto EIR/EIS describirá los impactos ambientales específicos al lugar, identificará medidas específicas de mitigación para abordar esos impactos, e incorporará medidas que deben tomarse en el diseño para evitar y minimizar los



impactos ambientales adversos potenciales. La FRA y la Autoridad evaluarán las características, tamaño, naturaleza de la zona y el tiempo en que se realizará el proyecto propuesto para determinar si los impactos son potencialmente significativos y si los impactos pueden ser evitados o mitigados. Este proyecto EIR/EIS identificará y evaluará alternativas de alineaciones específicas al lugar que sean razonables y viables, y evaluará los impactos de la construcción, operación y mantenimiento del Sistema del HST. Estarán disponibles información y documentos con respecto a este proceso de estudio ambiental del HST a través de la página de Internet de la Autoridad: <http://www.cahighspeedrail.ca.gov/>.

*Propósito y Necesidad:* El propósito del Sistema del HST propuesto es brindar un nuevo modo de viaje a alta velocidad entre ciudades, el cual conectaría a las principales áreas metropolitanas del Estado; interconectar aeropuertos, sistemas de transporte masivo y carreteras; y proveer capacidad adicional para satisfacer la creciente demanda de viajeros entre ciudades en California de una manera sensitiva y protectora de los recursos naturales sin igual de California. La necesidad de un Sistema del HST está directamente relacionada con las expectativas de crecimiento de la población, y el incremento de la demanda de viajes entre ciudades en California durante los próximos veinte años y más adelante. Con el crecimiento de la demanda de viajes, habrá un incremento en las demoras en los viajes dada la creciente congestión de las carreteras y aeropuertos de California. Adicionalmente, habrá efectos negativos en la economía, la calidad de vida y la calidad del aire, en y alrededor de las áreas metropolitanas de California debido al incremento de la congestión del sistema de transporte, lo que lo hará menos confiable a medida que aumente la demanda de viajeros. El sistema de carreteras entre ciudades, los aeropuertos comerciales y los sistemas de trenes convencionales que prestan servicio al mercado de viajeros entre ciudades está operando actualmente cerca de su límite de capacidad, y requerirá grandes inversiones públicas para su mantenimiento y expansión, para satisfacer la demanda actual y su crecimiento en el futuro. El Sistema del HST propuesto está diseñado para abordar algunos problemas sociales, económicos y ambientales asociados con la congestión en el transporte en California.

*Alternativas:* El Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST considerará una No Acción o No Alternativa del Proyecto y una Alternativa del HST para la sección LA-SD vía Inland Empire.

*Alternativa de No Acción:* La alternativa de No Acción (No Proyecto o No Construir) representa cómo eran las condiciones del corredor en 2009, y cómo sería éste basado en las mejoras programadas y financiadas al sistema de transporte entre ciudades y otros proyectos razonablemente previsibles hasta 2035, tomando en cuenta las siguientes fuentes de información: El Programa de Mejoras en el Transporte del Estado (STIP, por sus siglas en inglés) y los Planes de Transporte Regional (RTPs, por sus siglas en inglés) para todos los medios de transporte, planes de aeropuertos, planes de trenes de pasajeros entre ciudades, planes de ciudades y condados.

*Alternativa del HST:* La Autoridad propone construir, operar y mantener un Sistema del HST eléctrico de ruedas de acero sobre vías de acero de alrededor de 800 millas de largo, con capacidad de operar a velocidades de 220 millas por hora en un sistema de rieles en su mayoría dedicado exclusivamente, por una vía totalmente a desnivel, con acceso controlado a las vías, y con seguridad, señalización, comunicación y sistemas de automatizados de control de trenes de última generación. En el Programa Estatal EIR/EIS, la Autoridad y la FRA seleccionó la alineación de Inland Empire, la cual fue dividida en tres segmentos: 1) Los Angeles a la base aérea Air Reserve Base (ARB, por sus siglas en inglés); 2) March ARB a Mira Mesa; y 3) Mira Mesa a San Diego. Entre la estación LA Union Station y March ARB, la alineación seleccionada generalmente sigue

el corredor UPRR Riverside/Colton. De March ARB a Mira Mesa la alineación seleccionada I-215/I-15 generalmente sigue la autopista I-215 y luego el corredor de la I-15 hasta Mira Mesa. Hay dos opciones de alineación: a lo largo de Carroll Canyon y Miramar Road, las cuales conectarían directamente con el centro de San Diego. Tanto la opción de la alineación de Carroll Canyon como la de Miramar Road, entre Mira Mesa y San Diego, son las preferidas para ser estudiadas en un futuro.

Desde 2008, la Autoridad colaboró con el Grupo del Corredor de Inland del Tren de Alta Velocidad del Sur de California (*Southern California High-Speed Rail Inland Corridor Group, SoCal ICG*), el cual fue creado por Memorando de Entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés) firmado por la Autoridad y la Asociación de Gobiernos del Sur de California (*Southern California Association of Governments*), la Asociación de Gobiernos de San Diego (*San Diego Association of Governments*), los Gobiernos Asociados de San Bernardino (*San Bernardino Associated Governments*), la Comisión de Transportación de Riverside (*Riverside County Transportation Commission*), y la Autoridad del Aeropuerto Regional de San Diego (*San Diego County Regional Airport Authority*). Uno de los propósitos del SoCal ICG es demostrar asociación con entidades regionales y asistir a la Autoridad con el estudio de las alineaciones y la ubicación de las estaciones del Programa EIR/EIS y en la identificación de alineaciones alternativas adicionales del proyecto y en ubicaciones opcionales de estaciones para ser estudiadas en el Proyecto EIR/EIS. La Autoridad ha consultado a el SoCal ICG mensualmente desde el verano de 2008.

Para apoyar el proceso del Proyecto EIR/EIS, las agencias asociadas a SoCal ICG formaron cuatro Grupos Técnicos de Trabajo (*Technical Working Groups, TWGs*) en los condados de Los Angeles, Riverside, San Bernardino y San Diego, para brindar asistencia a la Autoridad en el refinamiento programático de la alineación del LA-SD adoptado en 2005. Los TWGs se reunieron con la Autoridad en noviembre de 2008, febrero de 2009 y julio/agosto de 2009 para discutir alineaciones adicionales alternativas y ubicaciones opcionales de estaciones para ser consideradas posteriormente en el Proyecto EIR/EIS junto con las alternativas de alineaciones y las ubicaciones de las estaciones seleccionadas con el Programa EIR/EIS.

Estas alineaciones adicionales alternativas del proyecto incluyen: alternativas a la alineación UPRR Riverside/Colton en el Condado de Los Angeles y el Condado de San Bernardino a lo largo de los corredores de Metrolink, I-10, I-605, Holt Avenue y la Ruta Estatal 60 (SR-60), una alineación alternativa a lo largo del corredor de la I-15 a través del Condado de San Bernardino y del Condado de Riverside, y una alineación alternativa al oeste del corredor de University City en el Condado de San Diego. Se emprenderán estudios de ingeniería como parte de este Proyecto EIR/EIS, los cuales examinarán y refinarán las alineaciones en el corredor UPRR/I-215/I-15. La totalidad de la alineación sería por una vía a desnivel de las vías existentes. Las opciones a considerarse para el diseño de intersecciones de la vía a desnivel incluirían (1) bajar de nivel la calle para que pase por debajo de las líneas del tren; (2) elevar la calle para que pase por encima de la línea del tren; y (3) dejar la calle como está y realizar mejoras a la línea del tren para que pase por encima o por debajo de la línea del tren. Adicionalmente, se evaluarán lugares alternativos para el mantenimiento de derecho de vía, instalaciones para estacionar trenes y un servicio de tren y una instalación de inspección en la Sección LA-SD del área del proyecto.

Las ubicaciones de las estaciones seleccionadas por la Autoridad y la FRA mediante el Programa Estatal EIR/EIS serán evaluadas en el Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST. Estas estaciones son la Estación del Este del Valle de San Gabriel en Industry City, la Estación Conectora del Aeropuerto de Ontario, y en el Condado de Riverside/Este del Condado de San Bernardino cerca de la University of California Riverside. Las

ubicaciones de las estaciones desde Murrieta hasta San Diego incluyen la Estación de Temecula Valley en Murrieta en la intersección de las carreteras I-15/I-215. Área de Estación de Escondido a lo largo de la I-15, la estación Mid-San Diego County Station en University City, y la estación de San Diego Station-Downtown en el Santa Fe Depot. Como parte del acercamiento preliminar a la comunidad de la agencia y el aporte por parte de los TWGs, las siguientes ubicaciones alternativas de estaciones fueron identificadas para una posterior evaluación: El Monte, West Covina y Pomona vía los corredores de la I-605, Holt Avenue y la I-10; San Bernardino via el corredor SANBAG/Metrolink; Riverside-UCR, Riverside-March ARB, y Murrieta vía el corredor de la I-215; Corona y Escondido Transit Center vía el corredor de la I-15, University Towne Center vía el corredor de University City; y el Aeropuerto Internacional de San Diego International Airport en Lindbergh Field.

*Efectos Probables:* El propósito del proceso del EIR/EIS es evaluar frente al público los efectos potenciales del proyecto propuesto en el ámbito físico, humano y natural. La FRA y la Autoridad continuarán la evaluación por niveles de los impactos ambiental, social y económico de la construcción y operación de la Sección LA-SD del Sistema del HST. Las áreas de impacto a considerarse incluyen los impactos en la transportación; seguridad; uso de tierras y zonificación; adquisición de tierras, desplazamientos y reubicaciones; impactos acumulativos y secundarios; impactos en tierras dedicadas a la agricultura; impactos a los recursos culturales, incluyendo impactos a recursos históricos y arqueológicos y áreas de parques/recreación; compatibilidad de vecindarios y justicia ambiental; impactos a los recursos naturales incluyendo la calidad del aire, humedales, recursos hídricos, ruido, vibración, energía, vida salvaje y ecosistemas, incluyendo especies en vía de extinción. Serán identificadas y evaluadas todas la medidas para evitar, minimizar y mitigar los impactos adversos.

El Proyecto EIR/EIS del LA-SD HST será elaborado de acuerdo con los Procedimientos de la FRA para la Consideración de los Impactos Ambientales (64 FR 28545 (de mayo de 1999)) y abordará, en la medida en que sea necesario, otros estatutos, regulaciones y órdenes ejecutivas que apliquen, incluyendo el Acta de Aire Limpio (*Clean Air Act*), la Sección 404 del Acta de Agua Limpia (*Clean Water Act*), la Sección 106 del Acta Nacional de Preservación Histórica (*National Historic Preservation Act*) de 1966, la Sección 4(f) del Acta del Departamento de Transportación (*Department of Transportation Act*), el Acta de Especies en Peligro de Extinción, y la Orden Ejecutiva (*Executive Order*) 12898 de Justicia Ambiental.

Este proceso de EIR/EIS también continuará el proceso de integración de la Sección 404 del NEPA/Acta de Agua Limpia, establecido a través del proceso de Programa Estatal EIR/EIS. El EIR/EIS evaluará las alternativas de alineación del proyecto, y las ubicaciones de las estaciones e instalaciones de mantenimiento para apoyar una determinación de la Alternativa con Menos Daños Ambientales en la Práctica (*Least Environmentally Damaging Practicable Alternative, LEDPA*) por parte de los Cuerpos de Ingeniería de la Armada de los Estados Unidos (*U.S. Army Corps of Engineers*).

*Detección de Necesidades y Comentarios:* La FRA promueve la amplia participación en el proceso del EIS durante el proceso de detección de necesidades y la revisión de los documentos ambientales resultantes. Se invita a los que los interesados de todas las agencias y el público hagan sus comentarios para asegurar que el rango completo de asuntos relacionados con la acción propuesta y las alternativas razonables sean abordados y se identifiquen los asuntos significativos. En particular, la FRA está interesada en saber si existen áreas de preocupación ambiental en las que pudiera haber impactos significativos potenciales en áreas específicas de la Sección LA-SD del Sistema del HST. Se pide a las agencias públicas con jurisdicción que informen a la

FRA y a la Autoridad acerca de los permisos aplicables y requerimientos de estudio ambiental de cada agencia, y el alcance y contenido de la información ambiental vinculada a las responsabilidades estatutarias de la agencia relevantes para el proyecto propuesto. Se pide a las agencias públicas que informen a la FRA si ellas prevén la toma de alguna acción significativa en conexión con el proyecto propuesto y si ellas desean cooperar en la elaboración del Proyecto EIR/EIS. Las reuniones públicas de detección de necesidades han sido programadas como un importante componente del proceso de detección de necesidades tanto para el estudio ambiental Estatal como el Federal. Las reuniones de detección de necesidades descritas en esta Notificación también serán objeto notificación pública adicional.

La FRA está buscando la participación y los aporte de las agencias Federales, Estatales y locales, grupos de Nativos Americanos, y otras organizaciones privadas interesadas o individuos en la detección de necesidades del EIR/EIS. La implementación de la Sección LA-SD del Sistema del HST es una tarea Federal con el potencial de afectar propiedades históricas. De esta manera, está sujeta a las exigencias de la Sección 106 del Acta Nacional de Preservación Histórica (*National Historic Preservation Act*) de 1966 (16 U.S.C. 470f). De acuerdo con las regulaciones establecidas por el Consejo de Asesoría de Preservación Histórica (*Advisory Council on Historic Preservation*), 36 CFR parte 800, la FRA tiene la intención de actuar en conformidad con la Sección 106 de esta Acta con la elaboración del EIR/EIS, comenzando con la identificación de partes consultantes a través del proceso de identificación de necesidades, de una manera que sea consistente con los estándares establecidos en la 36 CFR 800.8.

Distribuido en Washington, DC el 18 de septiembre de 2009.

**Mark E. Yachmetz,**

*Administrador Asociado del Departamento de Ferrocarriles, Administración Federal de Ferrocarriles.*

[FR Doc. E9-23003 Filed 9-23-09; 8:45 am]

**BILLING CODE 4910-06-P**